Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7084**

16. Wahlperiode 12. 11. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6857 –

Einsatzfähigkeit und Effizienz der bundeseigenen Schiffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung unterhält zahlreiche Schiffe für unterschiedliche Zwecke, unter anderem Forschungsschiffe und Mehrzweckschiffe.

Immer wieder ist zu hören und zu lesen, dass einige dieser Schiffe längere Zeit wegen Mängeln ausfallen und nicht einsatzbereit sind (zuletzt THB-Täglicher Hafenbericht 9. Oktober 2007).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Forschungsschiffe im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) werden nach ihren Einsatzzwecken in große, mittelgroße und kleine Forschungsschiffe eingeteilt.

Die kleinen Forschungsschiffe, die in der Hauptsache Wissenschaft im Rahmen von Tagesfahrten betreiben u. a. auch für studentische Ausbildung, können für die nachfolgende Beantwortung der Fragestellung außer Betracht bleiben.

Die Flotte der großen und mittelgroßen Forschungsschiffe (FS) im Geschäftsbereich des BMBF umfasst neben dem Neubau FS „Merian“ (Eigentum des Landes Mecklenburg-Vorpommern) das FS „Polarstern“, das FS „Meteor“ und das FS „Heincke“ (Bundeseigentum), das FS „Sonne“ (Charterschiff im Eigentum der RF Forschungsschifffahrt GmbH, Bremen) sowie FS „Poseidon“ und FS „Alkor“ (Eigentum Schleswig-Holsteins).

1. Seit wann ist das Forschungsschiff „Maria S. Merian“, das erst letztes Jahr in Dienst gestellt wurde, nicht einsatzbereit?

Das Forschungsschiff „Maria S. Merian“ ist seit dem 20. August 2007 wegen Ausfall der POD-Schiffsantriebe nicht mehr einsatzbereit und liegt für die Durchführung der notwendigen Reparaturarbeiten im Kieler Hafen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. November 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wann wird die „Maria S. Merian“ voraussichtlich wieder einsatzbereit sein, welche Kosten werden die Reparaturen verursachen, und wer haftet in welchem Umfang für die Kosten?

Bevor die „Maria S. Merian“ wieder einsetzbar ist, bedürfen die reparierten POD-Antriebe einer erneuten Klassifizierung durch den Germanischen Lloyd. Erst danach können konkrete Aussagen darüber gemacht werden, wann das Schiff wieder für den Forschungsbetrieb zur Verfügung steht.

Die Bauwerft Kröger (Rendsburg) sowie deren Subunternehmer Schottel (Wismar) und VEM (Dresden) gehen derzeit von einer Reparaturdauer bis Januar 2008 mit anschließender Seeerprobung aus. Sollten jedoch Einzelkomponenten der Antriebe neu gefertigt werden müssen oder andere unvorhergesehene Risiken auftreten, müsste mit einem weiteren, ggf. mehrmonatigen Verzug gerechnet werden.

Die erforderlichen Reparaturarbeiten fallen in den Rahmen der vertraglichen Gewährleistung. Kosten entstehen für den Auftraggeber Mecklenburg-Vorpommern daher nicht.

3. Welche Forschungsprojekte müssen wegen der technischen Probleme des Schiffes abgesagt bzw. verschoben werden, und welche Folgen hat das für die betroffenen wissenschaftlichen Projekte?

Bis Januar 2008 sind insgesamt 9 Forschungsfahrten mit insgesamt 143 Forschungstagen ausgefallen. Die Projekte mussten entweder verschoben werden oder wurden z. T. verkürzt mit gecharterten Forschungsschiffen durchgeführt, soweit geeignete Schiffe gefunden werden konnten.

4. Welche anderen bundeseigenen Forschungsschiffe mussten in den letzten fünf Jahren wegen welcher Defekte Forschungsreisen abbrechen bzw. absagen, und welche Kosten sind dadurch für den Bundeshaushalt entstanden?

Die übrigen Forschungsschiffe im Geschäftsbereich des BMBF waren in den letzten fünf Jahren frei von Defekten oder Mängeln, die zum Abbruch oder zur Absage von Forschungsreisen gezwungen hätten.

5. Trifft es zu, dass das bundeseigene Mehrzweckschiff „Arkona“, Indienststellung 2005, ebenfalls einen defekten Schiffsantrieb hat und nicht vollständig einsatzbereit ist, und wenn ja, seit wann?

Die „Arkona“ ist aufgrund der aus der Mehrzweckfunktion resultierenden Anforderungen mit zwei POD-Antrieben ausgerüstet worden. Wegen eines Defektes war „Arkona“ seit Ende Juli 2007 nur mit einem POD-Antrieb im Einsatz. Das Schiff ist so konzipiert, dass es mit einem Antrieb betrieben werden kann.

6. Wann wird die „Arkona“ wieder vollständig einsatzbereit sein, welche Kosten werden die Reparaturen verursachen, und wer haftet für diese Kosten in welchem Umfang?

Nach einem Werftaufenthalt Ende Oktober 2007 ist die „Arkona“ wieder mit beiden Antrieben vollständig einsatzbereit. Aufgrund technischer Probleme mit den Antrieben, die bereits während der anfänglich vereinbarten Gewährleistungsfrist auftraten, wurde diese Frist verlängert. Die Reparaturen an den

Antrieben einschließlich sämtlicher Nebenkosten werden in vollem Umfang vom Lieferanten der Antriebe getragen. Dem Bund entstehen keine Reparaturkosten.

7. Wie könnte sich der Bund gegen solche Ausfall- und Reparaturkosten künftig besser finanziell absichern, und wird die Bundesregierung entsprechend geeignete Maßnahmen ergreifen?

Dem Bund sind keine Reparaturkosten entstanden. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 6 verwiesen.

8. Was spricht nach Ansicht der Bundesregierung gegen Betreibermodelle für 10 bis 15 Jahre bei der Übertragung von Durchführungsaufgaben, insbesondere beim Bau und Betrieb von Forschungs-, Mess- und Mehrzweckschiffen?

Bei den Forschungs-, Mess- und Mehrzweckschiffen handelt es sich im Regelfall um zweckgebundene Spezialfahrzeuge. Hinsichtlich ihrer Bauart und ihrer Hauptfunktionen sind diese Schiffe auf eine effektive und wirtschaftliche Aufgabenerledigung ausgerichtet. Die daraus resultierenden schiffbaulichen Anforderungen sowie die technische und personelle Ausstattung sind für die Zulassung vorgegeben und lassen kaum Spielräume für technische oder organisatorische Alternativen zu. Für derartige Spezialfahrzeuge existiert häufig kein oder nur ein sehr eingeschränkter Anbietermarkt nach wettbewerblichen Grundsätzen.

Dem Eigenerwerb und dem Eigenbetrieb eines Wasserfahrzeugs wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer dann der Vorzug eingeräumt, wenn der langfristige Vollzug einer zugewiesenen Durchführungsaufgabe ein von den Anforderungen her klar definiertes Spezialfahrzeug zwingend erforderlich macht.

Die Möglichkeiten einer privaten Bereederung/Charterung werden vom Bund immer dann geprüft, wenn es gilt, zeitlich befristete, zusätzliche und nicht hoheitliche Aufgaben abzudecken. Voraussetzung hierfür ist ein Anbietermarkt mit geeigneten Miet- oder Charterfahrzeugen, die auch außerhalb der Verwaltung wirtschaftlich eingesetzt werden können.

Unabhängig von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen führt die andauernde Personalreduzierung (durch haushaltsgesetzliche Einsparauflagen) zunehmend dazu, vermehrt eine private Bereederung oder die Vergabe der Aufgabenerledigung vorzunehmen, auch wenn dies eine Kostensteigerung mit sich führt (z. B. Bereitstellung von Notschleppkapazitäten im Küstenbereich).

9. Ist die in Bundestagsdrucksache 16/761 angekündigte Kostenleistungsrechnung im Bereich der WSV inzwischen eingeführt, und wenn nein, warum nicht?

In der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wurde eine Kostenleistungsrechnung (KLR) im Pilotbetrieb im Bezirk der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest eingeführt. Im Gesamtbereich der WSV ist die weitere Einführung der KLR schrittweise vorgesehen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333